VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 139)
z dnia 8 maja 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 139)

8 maja 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (druk nr 1268),

– pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 1220).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Janusz Drohomirecki** szef Oddziału Służb Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, **Karolina Szuppe** specjalista w Departamencie Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Balcerzak** członek zarządu do spraw operacyjno-technicznych Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Szymański** przewodniczący Warszawskiej Izby Turystyki, **Grzegorz Brychczyński** prezes Stowarzyszenia Lotniczego, **Katarzyna Witczak** asystent w AITA, Oddział w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski, Jarosław Lichocki, Wojciech Paluch, Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, rozpoczniemy posiedzenie Komisji.

Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. W związku z określonymi prośbami mam taką propozycję, żeby kolejność rozpatrywania poszczególnych punktów była odwrotna, czyli żeby pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową było jako punkt pierwszy, natomiast pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze jako punkt drugi. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, w takiej kolejności będziemy realizować dzisiejszy porządek obrad. Dziękuję bardzo. Rozumiem, że Komisja akceptuje.

Witam panią minister Wypych-Namiotko. Witam wszystkich naszych gości, aplikantów. Bardzo serdecznie witam panie i panów posłów.

Dobrze. Proszę bardzo, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Mam zaszczyt przedstawić projekt ustawy o zmianie kilku ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową. Biorąc pod uwagę zacne towarzystwo reprezentujące branżę lotniczą (chylę czoła), oni już przetarli tę ścieżkę. Prawa pasażerów podróżujących wodą morską lub śródlądową idą jakby w ślad za prawami pasażerów podróżujących drogą lotniczą.

W związku z powyższym nasz projekt ma za zadanie zapewnienie wykonania postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1177 z 2010 roku o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmie-

niającego poprzednie rozporządzenie nr 2006/2004. Oczywiście, rozporządzenie jako rozporządzenie obowiązuje wprost, niemniej z tytułu przepisów owego rozporządzenia państwa członkowskie zostały zobowiązane do wyznaczenia organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia, w szczególności w zakresie takich spraw jak np. asysta dla pasażerów niepełnosprawnych czy organizacja, aranżacja pomocy, asysty w sytuacji opóźnień czyli oczekiwania na spóźnione statki, a także w sprawach zwrotu kosztów za bilety w przypadku podróży opóźnionych bądź podróży, które się nie odbyły, a następnie do ustanowienia przepisów określających sankcje za naruszenie postanowień.

Projekt został wypracowany przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego i przewiduje zmianę pięciu ustaw. Pierwsza to ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, w której zawieramy wszystko to, co dotyczy pasażerów podróżujących drogą morską. Ustawa – Kodeks morski, która jest kompatybilna z ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej i uwzględnia wcześniejsze przepisy dotyczące praw pasażerów. Następnie ustawa – Prawo przewozowe. Jest to dosyć prosta zmiana, jakby włączająca przepisy dotyczące pasażerów podróżujących po wodzie. Następnie ustawa o żegludze śródlądowej, która zajmuje się pasażerami podróżującymi po śródlądowych drogach wodnych. W międzyczasie pojawiła się również ustawa o usługach turystycznych, w której również muszą znaleźć się pewne obowiązki, które już wcześniej zostały nałożone przez ustawę o usługach turystycznych, w szczególności na marszałków województw.

Uzasadniając konieczność wprowadzenia nowych przepisów, powiem, że ze względu na dotychczasowy brak w transporcie morskim i wodnym śródlądowym urzędu centralnego, jakim w przypadku przewozów lotniczych jest Urząd Lotnictwa Cywilnego czy w przypadku przewozów kolejowych – Urząd Transportu Kolejowego, projekt zakłada, że egzekwowaniem przepisów będą zajmować się terytorialnie dyrektorzy albo urzędów morskich, albo urzędów żeglugi śródlądowej. Tutaj przypominam, że mamy trzy urzędy morskie i osiem urzędów żeglugi śródlądowej. Jeżeli natomiast dojdzie do rozpatrywania skarg pasażerów, wówczas – zgodnie ze wskazaniami – wyznaczymy po jednym urzędzie dla spraw morskich i śródlądowych, żeby w jakiś sposób skomasować wszystkie sprawy. Mamy – oczywiście – nadzieję, że skarg nie będzie zbyt dużo.

Ze względu na fakt, że zastosowane w polskiej wersji rozporządzenia pojęcia organizator wyjazdów grupowych lub biuro podróży odpowiadają zastosowanym w ustawie o usługach turystycznych pojęciom organizator turystyki oraz pośrednik turystyczny, jak już mówiłam, kontrola owych podmiotów zostaje, leży w kompetencjach marszałka województwa. Dlatego koniecznie było uwzględnienie pewnych rozwiązań we wszystkich tych ustawach tak, żeby – oczywiście – podzielić się kompetencjami pomiędzy urzędy morskie, śródlądowe i marszałków województw.

Zmiana dotycząca uwzględnienia ustawy o usługach turystycznych została wprowadzona na etapie prac Komisji Prawniczej i uzgodniona na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, kiedy już projekt był procedowany po konsultacjach międzyresortowych.

Jednocześnie rozporządzenie nr 1177 przewidywało sankcje karne. Przepisy dotyczące sankcji karnych do równowartości 10 tys. SDR czyli w zależności od kursu SDR około 50 tys. złotych polskich, oczywiście musieliśmy wprowadzić do owych przepisów. Oprócz wypełniania obowiązków określonych w rozporządzeniu, w art. 25-28, projekt przewiduje zmianę ustawy – Kodeks morski, która modyfikowała przepisy dotyczące ochrony pasażerów, które już wcześniej zostały wprowadzone z tytułu normalnych przepisów wynikających z prawa morskiego na przestrzeni wcześniejszych doświadczeń oraz, oczywiście, przepisów międzynarodowych.

Przedmiotowy projekt nie powoduje dodatkowych obciążeń dla przedsiębiorców. Projekt był konsultowany ze Związkiem Armatorów Polskich, Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych i innych podmiotów, które nie są zrzeszone w owych związkach. Nie zostały zgłoszone uwagi do projektu. Na tym etapie taka prezentacja jest chyba wystarczająca.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister, za uzasadnienie. Rozpoczynamy debatę w trakcie pierwszego czytania. Proszę bardzo. Proszę o aktywność panie i panów posłów, proszę.

Szanowni państwo, projekt ten niesie ze sobą pewne skutki budżetowe oraz powoduje również taką sytuację, że nakłada dodatkowe obowiązki na poszczególne urzędy morskie, konieczność stworzenia nowych rozwiązań. Tak jak powiedziała pani minister, dotyka kilku ustaw związanych z żeglugą śródlądową i morską. Dlatego – moim zdaniem – powinien być bardziej szczegółowo przeanalizowany w podkomisji. Powinniśmy też zasięgnąć dodatkowych opinii na ten temat.

Składam wniosek o przesłanie projektu do podkomisji stałej zajmującej się problemami gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Czy jest sprzeciw? Rozumiem, że nie ma sprzeciwu. Na tym zakończylibyśmy pierwsze czytanie. W trakcie pierwszego czytania został zgłoszony wniosek o przesłanie projektu do podkomisji stałej. Jeszcze raz muszę formalnie zapytać, czy jest sprzeciw w tym momencie. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu. Komisja podjęła taką decyzję.

Jednocześnie mam pytanie o termin, do którego musimy przepracować projekt. Pytam o termin. Można mi podpowiedzieć? Nie, o termin, do którego powinniśmy przepracować projekt i złożyć sprawozdanie. Do dwudziestego pierwszego? Proszę zatem podkomisję tym bardziej, że mamy dodatkowe posiedzenie Sejmu, więc będzie łatwiej nad tym popracować. Dobrze?

O wysłuchanie publiczne nikt się nie upomniał, więc dlatego nic nie powiedziałem na ten temat.

Na tym zamykamy rozpatrywanie projektu zawartego w druku nr 1268.

Przechodzimy do punktu drugiego, czyli pierwszego czytania komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza wraz z panem dyrektorem i wszystkimi gośćmi, pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Bardzo serdecznie witamy na posiedzeniu w tej części.

Proszę bardzo, pani poseł Magdalena Gąsior-Marek. Proszę bardzo.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

W dniu 21 listopada 2012 roku Komisja Infrastruktury rozpatrzyła wniosek prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze. W dniu 20 marca 2013 roku odbyło się posiedzenie Komisji Ustawodawczej, podczas którego doszło do pozytywnego zaopiniowania dla Marszałka Sejmu projektu komisyjnego. Jako przedstawiciel wnioskodawców przedstawiłam projekt ustawy i ustosunkowałam się do uwag Biura Analiz Sejmowych i Biura Legislacyjnego. Po dyskusji Komisja przystąpiła do głosowania. Za niedopuszczalnością prawną projektu było 6 posłów, przeciw było 11, 1 poseł wstrzymał się na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej. Tym samym dzisiaj możemy procedować nad projektem.

Proponowane zmiany mają na celu usunięcie i zminimalizowanie w miarę możliwości niepotrzebnych obciążeń finansowych i administracyjnych, nakładanych na przewoźników lotniczych zarówno obcych ustanowionych w Polsce, jak i obcych wykonujących przewozy dla Polski. Z uwagi na transgraniczny charakter transportu lotniczego jako dziedziny gospodarki spotykaną i akceptowalną praktyką w Europie i na świecie jest możliwość pisania wszelkich dokumentów, wniosków, próśb w języku angielskim. Tak to wygląda w Europie, tak to wygląda na świecie. Przede wszystkim ma to na celu skrócenie procedur administracyjnych. Bywają sytuacje, że przewoźnicy składający wnioski o zezwolenie na pilny przewóz składają je właśnie w języku angielskim. Treść takich wniosków i załączonych dokumentów z reguły, zazwyczaj jest standardowa i pozwala na szybkie załatwienie sprawy.

Chciałabym króciutko omówić poszczególne artykuły i zmiany. Ewentualnie chciałabym jeszcze powiedzieć, jak do projektu ustosunkowała się Komisja Ustawodawcze, jakie miała zastrzeżenia.

W art. 1 w zmianie nr 1 dopuszczamy możliwość wszczęcia postępowania administracyjnego z wniosku złożonego w języku angielskim. Zostały zawarte przepisy określające, że stosowane wnioski, zawiadomienia oraz dołączone do nich odpowiednie dokumenty mogą być składane w języku angielskim. Należy zauważyć, że przewoźnicy często używają statków powietrznych wyprodukowanych za granicą, których dokumentacja techniczna jest w języku angielskim. Jest ona zrozumiała dla małego grona specjalistów a ponadto dosyć obszerna. Tłumaczenie na język polski to obciążenie finansowe i administracyjne a także często zagrożenie popełnienia wielu błędów w procesie tłumaczenia. Mówię to także z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego.

Warto przy tym zaznaczyć, że w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego obowiązują dosyć krótkie terminy. Podmioty występujące do Urzędu Lotnictwa Cywilnego czasami mają zaledwie dwadzieścia cztery godziny, czasami trzy dni, czasami sześć. Konieczność przetłumaczenia na język polski wszystkich dokumentów i wniosków składanych w języku angielskim znacznie utrudnia funkcjonowanie owych podmiotów a w dalszej perspektywie – zmniejsza atrakcyjność polskiego kraju jako przyjaznego w realizowaniu działalności opartej na transporcie lotniczym. To z kolei może wpływać na natężenie ruchu lotniczego nad naszym krajem i wynikające z tego korzyści.

W dyskusji na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej przedstawiciel BAS, naczelnik Wydziału Analiz Legislacyjnych pan Leszek Bosek stwierdził, że BAS podtrzymuje swoje zastrzeżenia co do zgodności niektórych zmian z Konstytucją RP. Były one wyrażone w opinii BAS z 23 stycznia 2013 roku. Czytamy w nich: „Projektowane art. 21 ust. 2d i 2f, art. 162a ust. 8 oraz 171a ust. 1a Prawo lotnicze, przewidując możliwość składania określonych dokumentów do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w języku angielskim, są niezgodne z art. 27 Konstytucji RP”.

Podczas posiedzenia Komisji Ustawodawczej zwróciłam uwagę na art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1999 roku o języku polskim, który stanowi: „Podmioty wykonujące zadania publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonują wszelkich czynności urzędowych oraz składają oświadczenia woli w języku polskim, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej”. Przepis ten znalazł zastosowanie w wielu ustawach przyjmowanych w poprzednich latach i obowiązujących obecnie, np. w Prawie telekomunikacyjnym, ustawie o produktach biobójczych czy Prawie farmaceutycznym.

Na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej przedstawiłam także, zacytowałam przepis art. 27 Konstytucji RP: „W Rzeczypospolitej Polskiej językiem urzędowym jest język polski. Przepis ten nie narusza praw mniejszości narodowych wynikających z ratyfikowanych umów międzynarodowych”. Tak on brzmi. W pierwszej kwestii cytowanego artykułu nie ulega wątpliwości, jest jednoznaczne, że w Polsce istnieje tylko jeden język urzędowy a jest nim wyłącznie język polski. W języku tym funkcjonują organy państwowe, wydawane są akty prawne. W języku tym, w języku polskim toczy się życie publiczne. W języku tym wydawane są postanowienia oraz decyzje. Tak było, tak jest i tak będzie. Przepis ten będzie także dotyczył postanowień i decyzji, które będą wydawane w przyszłości przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Wszystkie decyzje i postanowienia będą wydawane właśnie w języku polskim.

Kolejna wątpliwość, na którą zwróciła uwagę Komisja Ustawodawcza – natury merytorycznej, nie prawnej – wynikała z tego, kto byłby obciążany kosztami ewentualnych tłumaczeń dokumentacji, gdyby nastąpiła taka konieczność. W obradach Komisji Ustawodawczej uczestniczyła także przedstawiciel Urzędu Lotnictwa Cywilnego pani Joanna Wójcik, która zapewniła, że nie będzie owych kosztów, ponieważ w ciągu ostatnich pięciu lat było kilka takich przypadków.

Sugestie Komisji Ustawodawczej były takie, żeby zminimalizować możliwość składania wniosków w języku angielskim. Głównie, żeby ograniczyło się to tam, gdzie szybkość decyzji odgrywa kluczową rolę. Na przykład przewodniczący oraz część posłów sugerowali, że w projekcie są możliwości składania wniosków w języku angielskim w odniesieniu do takich decyzji, gdzie nie ma czynnika czasu, sugerowali żeby Komisja, która będzie dzisiaj obradowała, przeanalizowała i ewentualnie zawęziła wnioski w języku angielskim do tych, gdzie czynnik czasu jest rzeczywiście niezbędny.

Komisja zwróciła uwagę także na zmianę nr 2 projektu ustawy, Prawa lotniczego. W zmianie nr 2 projektowany art. 32 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze dopuszcza zawieranie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego porozumień międzynarodowych z organami władz lotniczych innego państwa w języku angielskim. Właśnie tutaj nie ma czynnika czasu. Właśnie taka była sugestia.

Była omawiana także zmiana nr 3 ustawy dotycząca członków personelu pokładowego. To w istocie dostosowanie prawa polskiego do rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 roku, które zezwala, żeby świadectwa dopuszczenia do pracy wydał przewoźnik lotniczy lub Urząd Lotnictwa Cywilnego. Po to, żeby uniknąć chaosu wynikającego z obarczenia owym prawem więcej niż jednego podmiotu, proponuje się jednoznaczny przepis mówiący o tym, że stosowane świadectwo wydaje oraz szkolenia przeprowadza przewoźnik lotniczy, przy jednoczesnym zastrzeżeniu obowiązku przekazania do końca roku kalendarzowego Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykazu wydanych świadectw i przeprowadzonych szkoleń, co znacznie ułatwi Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzenie efektywnego nadzoru w stosunku do członków personelu pokładowego.

W dyskusji na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej została także dokładnie przedyskutowana zmiana nr 4. Zmiana nr 4 dotyczy wyłącznie podmiotów z państw trzecich. Jak przekonywała pani dyrektor, w wielu państwach certyfikaty, o których jest mowa właśnie w tej zmianie, są wydawane w języku angielskim obok dokumentów wydawanych w języku danego państwa. Standardem jest, że dokumenty te są wydawane w dwóch językach. Z kolei w proponowanym projekcie pojawia się zapis, że w Polsce certyfikacje będą mogły być składane w języku polskim lub angielskim, co właśnie wzbudziło zastrzeżenie przewodniczącego Komisji.

Chciałabym jeszcze omówić art. 2 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. Ustanawia on reguły stosowania bezpośrednio nowego prawa do wszczętych już spraw administracyjnych, które są po prostu w toku.

Proponowane zmiany, wszystkie, które dotyczą projektu ustawy, zmiany ustawy – Prawo lotnicze nie wpływają na sytuację i rozwój regionalny oraz rynek pracy. Nie pociągają także za sobą obciążeń budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Biorąc pod uwagę argumenty, które przedstawiłam, jak też wątpliwości, które były zgłaszane przez pana przewodniczącego, właśnie mam przed sobą projekt poprawek. Projekt poprawek jakby uwzględnia część wniosków czy próśb, które skierował pan przewodniczący razem z Komisją Ustawodawczą. Poprawki te ograniczają możliwość składania wniosków w języku angielskim (jest tutaj zmiana w ust. 2d) tylko do pięciu przypadków, kiedy wnioski te mogłyby być składane. Są też zmiany w pkt 2f, gdzie trzeba by było rozszerzyć – ponieważ zmiana jest w pkt 2d – o enumeratywną możliwość dotyczącą wszystkich wymienionych załączników, które mogłyby być składane w języku angielskim. Ponadto w poprawkach uwzględniono dyskusję odnośnie do art. 2, który zostałby wykreślony a który nie wiązał się z żadnym ograniczeniem czasowym. Chodzi o porozumienie pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Art. 32 ust. 2. Zostaje także wykreślony art. 41 ust. 1.

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że wszyscy członkowie Komisji otrzymali drugą opinię Biura Analiz Sejmowych z dnia 7 maja, która powiela i podtrzymuje argumentację odnośnie do niezgodności owych punktów, o których wcześniej była mowa, możliwości składania wniosków w języku angielskim.

Tak, jak Komisja rekomendowała i zaopiniowała pozytywnie projekt ustawy lotniczej, ja również prosiłabym Wysoką Komisję o rozważenie wszystkich argumentów i aspektów, wątpliwości a także o pozytywne zaopiniowanie projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jest to projekt komisyjny. Poprosimy pana ministra o ustosunkowanie się do treści zawartych w projekcie. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Zdaje się, że pani poseł sprawozdawca dość mocno napoczęła temat, że tak powiem. Chyba mamy do czynienia z dosyć często sytuacją, że zdrowy rozsądek (ponieważ jest to dobra inicjatywa) zderza się z literą prawa. Nie wiem, co weźmie górę. Odnoszę wrażenie, że chyba ustawa o języku polskim trochę wiąże nam ręce, zwłaszcza opinia BAS-u, na którą powołuje się pani poseł, dwa pierwsze punkty, dość poważnie utrudniają nam życie. Poprawki, które tutaj mamy, nie bardzo wiem, jak mam je traktować, pani poseł, ponieważ jest to takie trochę miękkie: „mogą być składane w języku angielskim”. Jest tutaj taki zapis. Coś czuję, że dzisiejsze prawo też tego nie zabrania. W związku z tym nie wiem, czy składanie poprawki, że „mogą być”, wnosi coś nowego do legislacji. Obawiam się, że nie.

Przychodzi mi natomiast do głowy takie rozwiązanie. Głośno myślę, proszę mnie sprostować. Mówię szczególnie do panów legislatorów. Czy można wprowadzić obligo wprowadzania w dwóch językach? Nie wiem. Jedynie głośno się zastanawiam. Wtedy byłoby to trochę zabezpieczenie interesów wnioskodawców, ponieważ rozumiem intencje. Jako zakładnicy języka polskiego musimy napisać to po polsku, nie uciekniemy od tego. Chcąc natomiast zapewnić efekt, jakiego oczekuje wnioskodawca, wprowadźmy obowiązek po angielsku. Wtedy byłoby w dwóch językach. Nie wiem, czy da radę wybronić prawnie taką figurę. I tyle.

Panie przewodniczący, mam dziwny rodzaj przeczucia, który do tej pory nigdy mnie nie mylił, że bardzo dobrze projekt zna Urząd Lotnictwa Cywilnego. Myślę, że opinia...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Też to wyczuwamy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Proszę?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wyczuwamy to.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Tak, tak. Sugerowałbym nieśmiało, że może być stroną w rozmowie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Właśnie patrzę w oczy panu prezesowi i proszę o zabranie głosu. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Ołowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna pani minister, panie ministrze, Wysoka Komisjo!

Po pierwsze, chciałbym bardzo podziękować za projekt, za inicjatywę państwa posłów, podziękować również legislatorom za wkład i za to, że dzięki owej pracy mogliśmy wypracować pewien kompromis.

Chciałbym bardzo krótko odnieść się do tego, o czym w zasadzie uprzejmie wspomniał pan minister. Proszę państwa, faktycznie mamy pewne zapisy Konstytucji RP. Mamy również ustawę o języku polskim. Ale proszę państwa, wszystkie państwa europejskie mają konstytucje. Nie znam konstytucji żadnego państwa, która dopuszczałaby jakikolwiek inny język. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Wszystkie państwa w Europie (mamy na to dowody i dokumenty) w obrocie, jeżeli chodzi o przewóz lotniczy, używają języka angielskiego. Być może jest to prawo zwyczajowe, tak byśmy to określili.

Kolejna rzecz to kwestia tego, że tak naprawdę nie wykluczamy języka polskiego z postępowania administracyjnego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze swoimi pracownikami, urzędnikami ponosi pełną odpowiedzialność za wydawane decyzje, ale rozsądek, o którym wspomniał pan minister, w życiu jest nam bardzo potrzebny. Nie wyobrażam sobie, żebym w sytuacji, kiedy wniosek składany przez przewoźnika zawiera dosłownie kilka słów a ja na odpowiedź mam czterdzieści osiem godzin, pisał prośbę o przetłumaczenie tego na język polski, zwłaszcza że czterdzieści osiem godzin to również termin soboty i niedzieli. Proszę państwa, nikt w Europie tak nie funkcjonuje.

Mamy odpowiedzi od trzech największych przewoźników w Polsce, że od lat nikt od nich nie żąda składania wniosków w języku państwa, do którego wnioski są składane. A więc z jednej strony mamy Konstytucję RP, 1997 rok a z drugiej strony lotnictwo, które pędzi bardzo szybko jak te statki powietrzne a także życie, które wymusza na nas pewne postawy, pewne zachowania. Jeżeli chcemy, żeby Urząd funkcjonował normalnie, jeżeli chcemy, żeby nie było skarg na Urząd Lotnictwa Cywilnego, jeżeli chcemy, żebyśmy nie byli ośmieszani na rynku europejskim właśnie w ten sposób, ponieważ już dostawałem takie opinie, że nikt, żadne państwo europejskie w ten sposób nie robi, musimy się zastanowić. Bardzo proszę o to państwa posłów, o przyjęcie projektu, zwłaszcza że jest to już kompromis, jest to maksymalne ograniczenie do tych punktów, które przedstawiliśmy, żebym przynajmniej mógł wychodzić z twarzą w pewnych sytuacjach, kiedy np. jest wniosek o zgodę na jednorazowy przelot nad terytorium państwa polskiego. Byłoby to absurdalne i nikt w Europie tak nie funkcjonuje.

Proszę państwa, mamy przed sobą dokumenty z komisji, przepraszam, z konstytucji austriackiej. Oczywiście, językiem urzędowym jest język niemiecki, ale proszę złożyć wniosek w języku angielskim. Nikt państwu nie zwróci uwagi: „Zaraz, zaraz, proszę napisać w języku niemieckim". A więc z jednej strony rozsądek, rynek, jak to funkcjonuje, z drugiej strony obraz polskiej administracji, polskiego urzędu, tak jak powinien funkcjonować na świecie. Z drugiej strony zapis Konstytucji RP. Rozumiem, że jest taki przepis, ale proszę mi wierzyć, że inne państwa również mają takie przepisy. Nie wykluczam języka polskiego z postępowania administracyjnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. To, że czasami wydaję decyzje w języku polskim i w języku angielskim, to, że nie każę tłumaczyć czasami tysiąca stron instrukcji, które dotyczą pewnego typu samolotu, który *de facto* już mamy w Urzędzie, to tylko po to, żeby ograniczyć koszty, żeby usprawnić funkcjonowanie centralnego urzędu administracji rządowej. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo o zgłoszenia. Pani poseł Paluch była pierwsza. Dzisiaj, wyjątkowo, przed panem posłem Wojtkiewiczem.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Powiem szczerze i bez ogródek, że uspokajające komunikaty ze strony reprezentantki wnioskodawców, jak również ze strony naszego dawnego szanownego kolegi, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz taka zaledwie wzmianka ze strony pani poseł, że dzisiaj czy też w dniu 7 maja sformułowano kolejną opinię, zaledwie prześlizgują się po temacie a sprawy są tutaj oczywiste i jasne. Miałam chwilę pomiędzy posiedzeniami Komisji i przeczytałam opinię z dnia 7 maja. Nie waham się stwierdzić, że opinia ta jest dla projektu miażdżąca. Pan profesor, autor opinii jednoznacznie stwierdza, że na gruncie przepisów prawa nie ma możliwości odstąpienia od języka urzędowego. Pozwolę sobie zacytować najbardziej istotne passusy owej opinii.

Otóż, proszę państwa, proponowane rozwiązanie, to znaczy umożliwienie składania określonych dokumentów do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w języku angielskim nie mieści się w zakresie wyjątków od zasady używania języka polskiego jako języka urzędowego. Nie ma żadnej możliwości takiego ustawowego ukształtowania stosownej procedury w postępowaniu przed Prezesem ULC, żeby przewoźnicy lotniczy mogli składać Prezesowi ULC określone dokumenty w języku angielskim bez ich tłumaczenia na język polski. Właściwie w konkluzji opinii czytamy również, że znane porządki prawne państw członkowskich Unii Europejskiej nie dozwalają przewoźnikom lotniczym na komunikowanie się w sprawach urzędowych z organami administracji lotniczej w języku innym niż język narodowy.

Przypomnę, że w opinii autor powołuje się na art. 27 Konstytucji RP, który stwierdza: „W Rzeczypospolitej Polskiej językiem urzędowym jest język polski. Przepis ten nie narusza praw mniejszości narodowych wynikających z ratyfikowanych umów międzynarodowych". Mówiąc krótko, trzeba zdefiniować, co to jest mniejszość narodowa i w jakich warunkach (dlatego, że nie w każdych) mniejszość narodowa ma prawo używać własnego języka. Mówi się, że prawo jest przyznane tylko przedstawicielom wspomnianych mniej-

szości jedynie w wypadku ratyfikowania przez Rzeczpospolitą umowy międzynarodowej. Pewnie jest to zasada wzajemności. Jest konstytucyjne upoważnienie do zawarcia i ratyfikowania scharakteryzowanej umowy. Nie mogłaby ona wywierać w polskim porządku prawnym zamierzonych skutków. Autor rozwodzi się tam nad definicją mniejszości narodowej, ale jest jasno powiedziane, że z tegoż przepisu, z tegoż wyjątku od zasady używania języka polskiego jako języka urzędowego nie można odstąpić. Żadne kruczki prawne, mówiąc oględnie i skracając wywody, nie pozwalają na to. Wymienione mniejszości narodowe, czyli białoruska, czeska, litewska, niemiecka, ormiańska, rosyjska, słowacka, ukraińska i żydowska są to te mniejszości, o których możemy tutaj mówić. Nie ma możliwości zrobienia takiej konstrukcji prawnej, która pozwoliłaby odstąpić od owego wyjątku.

Dosyć szeroko są rozważane kwestie waloru Konstytucji RP jako najwyższego źródła prawa po uzyskaniu członkostwa w Unii Europejskiej przez nasz kraj. Oczywiście, że Europejski Trybunał Sprawiedliwości mówi swoje, ale polski Trybunał Konstytucyjny mówi jasno o wyższości w rozstrzygnięciach. Nie będę się już tutaj wgłębiała w szczegóły, niemniej mówi jasno o tym, że Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej jest najwyższym źródłem prawa. Rekapitulując, zarówno prawo międzynarodowe, jak i prawo zwyczajowe oraz prawa unijne nie mogą w prawnie skuteczny sposób wprowadzić na terytorium Rzeczypospolitej wyjątku od zasady stanowiącej, że językiem urzędowym jest język polski.

W ostatniej części opinii autor mówi o tym, jak wyglądają owe kwestie w poszczególnych krajach. W odniesieniu do Niemiec, Austrii, Włoch, Belgii, Wielkiej Brytanii dokumenty muszą być sporządzane w języku urzędowym owych państw. Tak jest powiedziane.

Krótko mówiąc, jedyna szansa jest taka, że Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego da się możliwość oraz da się ustawowe upoważnienie, żeby wnioski złożone w językach poszczególnych państw tłumaczył we własnym zakresie, chcąc udzielić odpowiedzi, jeżeli uzna, że pozwoli mu to skutecznie wypełniać swoje zadania. Krótko mówiąc, nawet poprawki, które powodują, sprowadzają się do ograniczenia zakresu dokumentów i postępowań, które byłyby tym objęte jako najpilniejsze, że tak powiem, są sprzeczne z prawem, ponieważ Konstytucja RP wyraża się jasno, art. 27 mówi jasno. Nie widzę możliwości, żeby coś takiego mogło zostać przyjęte. Obawiam się, że będzie to podstawa do zaskarżenia zmiany przed Trybunałem Konstytucyjnym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz. Proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Szczegółowo uzasadniła to pani Ania Paluch, pani poseł. Muszę powiedzieć, że jestem zdziwiony, dlaczego wybiegamy przed szereg i chcemy, żeby nasze dokumenty, wnioski były w urzędach w języku angielskim. Chciałbym się zapytać (bardzo mi przykro, ale proszę mi wyjaśnić) na czyj wniosek padło, że w niektórych przypadkach wnioski mają być składane w języku angielskim. Po prostu nie rozumiem tego. Jesteśmy w Polsce, polskie urzędy, Konstytucja RP, ustawa o języku polskim, a tu nagle jakaś filozofia, że wnioski mają być składane, mogą być dopuszczone w języku angielskim. Co to jest? Gdzie my jesteśmy? Dlaczego wybiegamy przed szereg? We wszystkim państwach europejskich stosuje się zasadę języka narodowego, a u nas nie, u nas jakaś filozofia nie wiadomo skąd wzięta, wybiegamy przed szereg. Nie wiem, czy jest to potrzebne w każdym urzędzie, kiedy tłumaczenia czasami są tak precyzyjne i można wpaść w pułapkę owego tłumaczenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Patrząc z merytorycznego punktu widzenia, ustawa nie zawiera skutków finansowych dla budżetu państwa. Skutki te w tym momencie są jednoznaczne. Otóż, nasze przepisy ogólne wyraźnie zakładają, że przebieg procedury administracyjnej odbywa się w języku polskim. A więc jeżeli przebieg procedury administracyjnej odbywa się w języku polskim, to pracownicy w korespondencji muszą dostać dokumenty prze-

tłumaczone na język polski. Jeżeli przyjmujemy taką ustawę, to jednocześnie na prezesa nakładamy obowiązek, żeby tłumaczył wszystkie dokumenty za tych, którzy je składają, czyli ponosił z tego tytułu dodatkowe koszty, ponieważ musi zatrudniać tłumacza, musi mieć ludzi, którzy na co dzień w ramach procedury przebiegu dokumentów będą dokonywali owych czynności.

Zgodnie z naszymi zasadami i przepisami nie możemy także wymagać tego, żeby pracownik załatwiał sprawy administracyjne w języku obcym. Pracownik może nie znać języka obcego. Z tego tytułu nie mogą mieć miejsca zmiany w zatrudnieniu u Prezesa. Po drugie, z tego tytułu, że ktoś, pracownik nie zna języka obcego, jeżeli chodzi o pracę w administracji, nie może być on dyskryminowany.

A więc jest brak w tym zakresie, ponieważ jedyna możliwość przyjęcia takiej ustawy z formalno-prawnego punktu widzenia jest taka, że zrobilibyśmy poprawkę do ustawy i nałożyli na Prezesa ULC obowiązek tłumaczenia dokumentów, zanim nada im formalny bieg. Wtedy, w takiej sytuacji można by było to przyjąć. Mogłoby się to mieścić w zgodności z zapisami Konstytucji RP. Mniej więcej tak sprawa by wyglądała.

Jeżeli wyrażamy taki akces, idziemy w takim kierunku, jest pytanie, czyj i jaki jest w tym interes, żeby tak było w tym momencie. Jeżeli ktoś jest zainteresowany, żeby dodatkowo uzyskać... W ustawie mówimy wyraźnie, co jest zainteresowany uzyskać. Jest zainteresowany uzyskać szczególnie odstępstwo od niektórych przepisów. A więc jeżeli składa wnioski o wydanie odstępstwa, już jest pełnia pewnych wymogów formalnych. Jeżeli nie spełnia wymogów formalnych, a my mamy mu dawać odstępstwo, to z tego tytułu, że dajemy mu odstępstwo od pewnych wymogów formalnych, jeszcze dodatkowo ułatwiamy mu, żeby musiał składać wniosek w języku obcym. To znaczy, że w związku z tym tak naprawdę wyrażamy zgodę, żeby firma, biorąc pod uwagę funkcjonowanie w Polsce, nie prowadziła swoich zadań także w języku polskim, nie prowadziła z punktu widzenia kontaktów z administracją ogólną, tych, które musi prowadzić itd.

Z takiego punktu widzenia zanim przystąpilibyśmy do rozpatrywania wniosku, trzeba by było uzyskać... Musi być wniosek uzupełniony przez pana ministra i zgoda na to, że Ministerstwo wyliczy skutki finansowe i uzupełni projekt ustawy o tego typu zapisy. Jeżeli są jakieś okoliczności, które są tutaj ze strony Prezesa, są wskazówki, że tak powinno być, że tak się dzieje gdzie indziej – z opinii nie widać, że gdzie indziej tak się dzieje, ale abstrahuję już od wymogów – jeżeli chcemy być szybsi od innych, chcemy być bardziej nowocześni, to róbmy to wszystko zgodnie z obowiązującymi zasadami.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Są jeszcze zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Pan poseł Bodio, jak rozumiem. Pani poseł reprezentująca wnioskodawców, oczywiście, będzie miała szansę podsumować dyskusję. Proszę bardzo. Do mikrofonu. Proszę włączyć mikrofon.

Poseł Bartłomiej Bodio (niez.):

Chciałbym tylko zwrócić uwagę szanownym koleżankom i kolegom, że mówimy o wyjątkowo specyficznej materii a więc o rynku transportu lotniczego, który to rynek już dzisiaj jest globalny. Mówimy o samolotach, które lecąc z Londynu do Moskwy przelatują przez sześć czy siedem stref językowych. Za każdym razem wymagane jest złożenie informacji do właściwego regulatora rynku lotniczego. Wyobraźcie sobie państwo, że lecąc samolotem nad Europą, musielibyście dokonać siedem tłumaczeń przy każdym locie. Być może ktoś życzyłby sobie tego, ale spowoduje to oddalenie naszego kraju od globalnego rynku. Musimy wszyscy pamiętać, że transport lotniczy jest podstawowym narzędziem rozwoju w okresie globalizacji. Nie mówimy tutaj o urzędach, nie mówimy tutaj o urzędnikach, którzy mogą nie znać języka angielskiego. W ogóle nie wyobrażam sobie, żeby ktokolwiek pracując w lotnictwie, nie znał języka angielskiego. Wszystkie instrukcje operacyjne, wszystkie przepisy, wszystkie kontakty pomiędzy firmami operującymi na rynku odbywają się w języku angielskim. W lotnictwie jest to język obowiązujący. Wszyscy z firm lotniczych, z branży lotniczej, którzy tutaj siedzą, doskonale zdają sobie z tego sprawę. To tylko taka uwaga odnośnie do części językowej.

Chciałbym się jednak skupić, zadać pytanie panom z Urzędu Lotnictwa Cywilnego odnośnie do art. 95g, który również będzie tutaj zmieniany a wprowadza on niefunk-

cjonujące dzisiaj w polskim prawie świadectwa dopuszczenia do pracy dla członków personelu pokładowego, z jednoczesnym zastrzeżeniem, że przepis ten działa z bardzo wyśrubowaną datą. Przypominam, że jesteśmy u progu sezonu lotniczego, gdzie wiele firm operujących na rynku przyjmuje, w zasadzie podwaja i potraja liczbę personelu latającego. Jak na dzisiaj wygląda przygotowanie aktów wykonawczych? Czy są wzory świadectw? Jak te wzory wyglądają? Jaka jest procedura przyznawania certyfikatów, upoważnień w certyfikatach do wystawiania świadectw? Są to rzeczy, które wprowadza owa zmiana, wprowadza je w bardzo przyspieszonym tempie. Z tego, co rozumiem z przedłożonego aktu prawnego oraz z wcześniejszych ustaleń, system ten już funkcjonuje. W związku z tym chciałbym zapytać, ile firm lotniczych jest już przygotowanych do wydawania certyfikatów?

Pytam wprost, jakie jest niebezpieczeństwo, że któryś z przewoźników nagle stanie przed możliwością sparaliżowania swojej pracy z tego powodu, że może nie mieć certyfikatów dla personelu, które właśnie wprowadzimy tymże aktem? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Panie przewodniczący, szanowne koleżanki i koledzy!

Myślę, że w swoim wystąpieniu starałam się dosyć rzetelnie przedstawić, że były dwie opinie BAS-u, druga, która podtrzymała wątpliwości i była rozszerzona o problemy, które wynikały z posiedzenia Komisji Ustawodawczej. W swoim wystąpieniu nie mówiłam, że Konstytucja RP nie jest ustawą zasadniczą i aktem najwyższym. Nie starałam się niczego utajnić a wręcz przeciwnie – przedstawiłam wszystkie punkty i argumenty, które poruszył pan przewodniczący Komisji Ustawodawczej, przedstawiłam, jakie były kwestie odnośnie do zmiany nr 1 i 2 w art. 1, jeżeli chodzi o ograniczenie tam, gdzie charakter jest incydentalnym, jednorazowy, czy też termin jest bardzo pilny. Dokładnie przedstawiłam, jakie wątpliwości dotyczyły zmiany nr 2, zmiany nr 4, czyli cały przebieg posiedzenia Komisji Ustawodawczej. Myślę, że opisałam i wątpliwości i sugestie.

W lotnictwie język angielski jest językiem obowiązującym. Jeżeli się mylę, jeżeli jest inaczej, ewentualnie prosiłabym pana prezesa o sprostowanie. Uważam, że nie chcemy wychodzić przed szereg czy też, że jest to ustawa, która wychodzi przed szereg, jak było to tutaj sformułowane. Uważam, że jest to ustawa, która pokazuje, że chcemy dorównać do standardów, tak jak jest to robione na świecie. Myślę, że Prawo lotnicze jest specyficzną materią. Myślę, że żyjemy w świecie, gdzie jest wymiar globalizacyjny, gdzie jest działalność firm globalnych. Świat ulega procesom spłaszczania. Czy nam się to podoba czy nie, ale tak – niestety – jest, że trzeba dostosowywać zmiany do potrzeb współżycia na całym świecie.

Poprawki, które są przedstawione, właśnie uwzględniają sugestie Komisji Ustawodawczej, czyli porozumienia, gdzie w ogóle nie ma pilnego terminu. Zmiana nr 2 została wyrzucona. W art. 1 w zmianie nr 1 zostało to ograniczone tylko do pięciu wniosków składanych w języku angielskim, gdzie jest jednorazowy i pilny czas. Myślę więc, że sugestie zostały uwzględnione. Po prostu informuję Wysoką Komisję o tych wszystkich zastrzeżeniach, argumentach za, argumentach przeciw. Oczywiście, każdy będzie głosował zgodnie z własnym sumieniem. A więc to tyle w tej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze pan poseł Wojtkiewicz, krótko.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przepraszam bardzo. Pani poseł nie odpowiedziała mi, na czyj wniosek była ta zmiana, jeżeli chodzi o to, żeby wnioski były składane w języku angielskim. Jest to pierwsza sprawa. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie, rząd nie, no to kto? Pani? Kto? Pan poseł? Pani poseł czy jeszcze ktoś inny? Chciałbym wiedzieć, na czyj wniosek to jest.

Chciałbym wyjaśnić jeszcze jedną sprawę. Zgadzam się, że w lotnictwie jest język angielski. Ale w urzędach jest język polski. Koniec, nie mam nic więcej do powiedzenia. Jeżeli idzie to do urzędu, to proszę w języku polskim. Jeżeli jest to nawigacja, leci pilot,

jest droga, daje komendy, to oczywiście w lotnictwie jest język angielski. Czy wniosek przychodzi do urzędu? Jeżeli do urzędu, to w języku polskim. Dziękuję bardzo. Koniec.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Chciałbym tylko powiedzieć, że jest to projekt komisyjny. Nie jest tajemnicą, którzy posłowie podpisali się pod projektem komisyjnym. Pokój nr 318. Pani Grażyna udostępni panu listę posłów, którzy podpisali się pod wnioskiem. Nie ma problemu.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przepraszam bardzo. Dlaczego dzisiaj na posiedzeniu Komisji nie można tego powiedzieć, zakomunikować, na czyj wniosek?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prześledzimy scenariusz posiedzenia Komisji i wtedy panu odpowiem, dam przeczytać. Dzisiaj nie będziemy prowadzić śledztwa. Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż przynajmniej dwa, trzy głosy są takie, że w lotnictwie cała korespondencja jest prowadzona w języku angielskim. To znaczy, do tej pory nie zetknąłem się z przepisami, które wskazywałyby na to, że zostały spisane takie porozumienia międzynarodowe. Rzeczywiście, jest często używany. Natomiast tak samo jak polski jest jednym z języków Unii Europejskiej. Jeżeli teraz mówimy, że tak jest i że wszystkie państwa tak używają, to, szanowni państwo, chciałbym po prostu usłyszeć dane źródłowe. To znaczy, na podstawie jakich przepisów i dokumentów twierdzicie państwo, że język angielski jest powszechny i będzie coraz bardziej w komunikacji administracyjnej, jeżeli chodzi o lotnictwo, dlatego że jest takie pytanie, kto kłamie? Dlatego pytam o dane źródłowe. Do naszej pani poseł, przedstawicielki wnioskodawców jest takie pytanie, na bazie jakich przesłanek, przepisów i dokumentów twierdzi pani, że język angielski jest językiem urzędowym w lotnictwie. To jest raz.

Ktoś kłamie, jeżeli czytam sentencję opinii prawnej: „Ogólnie mogę zatem powiedzieć, że znane autorowi niniejszej opinii porządki prawne państw członkowskich Unii Europejskiej nie zezwalają przewoźnikom lotniczym na komunikowanie się w sprawach urzędowych z organami administracji lotniczej w innym języku niż język urzędowy w danym państwie". Mam takie stwierdzenie BAS-u za podpisem, w którym mówi się, że we wszystkich państwach jest stosowany język państwowy w danym państwie. Państwo twierdzicie inaczej. Jako poseł nie mam żadnego dokumentu poza opinią BAS-u, który stwierdzałby, że jest inaczej, że w państwach tych jest inaczej, że w państwach tych prawnie dozwolona jest inna urzędowa wymiana dokumentów niż w języku danego państwa. Twierdzi tak ekspert, który to zbadał, powołuje się na państwa.

Mam więc zasadne pytanie, żeby pani poseł w imieniu wnioskodawców czy też pan prezes, jeżeli chce, żeby tak było, przedstawili dokumenty, z których jednoznacznie wynika, że autor legislacji, ekspert Biura Analiz Sejmowych kłamie. Muszę po prostu oczekiwać takiego stwierdzenia. Jeżeli mam jednoznaczne zdanie w ekspertyzie BAS-u, to jako poseł w końcu opieram się na BAS-ie. Jest to podstawowa instytucja, która ma mi podawać interpretacje prawa obowiązującego nie tylko u nas, ale i gdzie indziej. Jeżeli nie będę miał zaufania do BAS-u, to do kogo mam mieć zaufanie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, wiem, że dyskusja rozpala posłów, ale myślę, że jest już taki moment, w którym wątpliwości parlamentarzystów są jasne i czytelne. Jest okazja, żeby – jeżeli pan minister pozwoli – może dać szansę panu prezesowi ULC, żeby rozwiał owe wątpliwości. Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Odnoszę wrażenie, że nastąpiło pewne nieporozumienie bądź też niezrozumienie. Bardzo wysoko cenię sobie fachowość i opinię, którą wydał pan profesor Szydło, mam natomiast przed sobą dokument, o który państwo posłowie prosicie. Mam dokument i austriacki, i dokument niemiecki, które właśnie dopuszczają język austriacki, prze-

praszam, angielski i niemiecki, jak również język niemiecki i angielski. Jeżeli państwo pozwolą, zanim rozpocznę rozwinięcie mojej wypowiedzi, bardzo chętnie przedstawię te dwa dokumenty. Krótko mówiąc, jeżeli życzylibyście sobie państwo kserokopię takich dokumentów, nie widzę problemu.

Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na jedną rzecz. Nie wychodzimy przed szereg. Nie tworzymy czegoś nowego. Tak naprawdę jesteśmy gdzieś na końcu. Takie państwa jak Azerbejdżan przyjmują wnioski w języku angielskim. Tylko u nas jest jakiś opór, którego nie rozumiem. Jeżeli państwo nie macie zaufania do mnie, do urzędników, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, to są tu przedstawiciele przewoźników. Panie pośle, czy mogę kontynuować? Chodzi o to, że w tej chwili na sali są przewoźnicy i mogą potwierdzić, w jakim języku składają swoje zgody na zezwolenia na przelot. Jest to jedna rzecz.

Druga sprawa. Ustawa o języku polskim w art. 5 ust. 1 mówi bardzo wyraźnie: „Podmioty wykonujące zadania publiczne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonują wszelkich czynności urzędowych oraz składają oświadczenia woli w języku polskim, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej”. Prawo lotnicze jest właśnie taką ustawą. Jest to pierwsza rzecz.

Następna rzecz. W naszym porządku prawnym istnieją przepisy prawa uprawniające do złożenia dokumentacji w języku innym niż język urzędowy, najczęściej w języku angielskim. W tym przypadku należy wskazać na brzmienie między innymi – wymienię tylko tytuły ustaw – ustawy o prawie pomocy w postępowaniu w sprawach cywilnych. Kolejne ustawy to ustawy: o ofercie publicznej i warunkach wprowadzenia instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych, o wyrobach medycznych, o funduszach inwestycyjnych, o ochronie roślin, Prawo farmaceutyczne, Prawo telekomunikacyjne, o dokonywaniu europejskich zgłoszeń patentowych, o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji i wreszcie wspomniane przeze mnie Prawo lotnicze.

Proszę państwa, zmiana ustawy – Prawo lotnicze tak naprawdę porządkuje coś, co w całej Europie już funkcjonuje. To tylko my mamy największe problemy z tłumaczeniem i odpowiadaniem, dlaczego u nas są takie regulacje prawne. Jeżeli system prawny chcielibyśmy traktować sprawiedliwie do wszystkich ustaw, a więc skoro już raz mamy dopuszczony język angielski, to w takim razie chciałbym zapytać, dlaczego nie ma to dotyczyć również Prawa lotniczego, kiedy od lat językiem obowiązującym w obrocie jest język angielski. Nie pozbywamy się języka polskiego. Jest język angielski. Proszę mi wierzyć, proszę mi wierzyć, że pisemne odpowiedzi przedstawicielom przewoźników, dlaczego żądam tłumaczenia jakichś dokumentów, kiedy inne kraje, które poprzednio już wymieniłem, takich żądań nie wysuwają, są naprawdę bardzo przykre. Nie wychodzimy więc naprzód, tylko jesteśmy gdzieś bardzo daleko z tyłu.

Jeżeli pan przewodniczący zgodzi się, poproszę przedstawicieli przewoźników, żeby powiedzieli, jak wygląda to w praktyce.

Być może faktycznie projekt ustawy, zmiana ustawy powoduje jakąś niechęć wobec Urzędu Lotnictwa Cywilnego, tak jak ja bym chciał przewrócić system prawny, który istnieje. Odwrotnie, chcemy uporządkować coś, co naprawdę *de facto* istnieje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, proszę o *ad vocem* w tym momencie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Moment, tylko coś zaproponuję. Może dla praktycznego zobrazowania krótka wypowiedź przedstawicieli przewoźników byłaby wskazana, ale naprawdę zwięzła i krótka. Później, oczywiście, oddam głos panu przewodniczącemu. Proszę bardzo.

Pełnomocnik prezesa zarządu PLL LOT S.A. do spraw współpracy z Regionalnymi Portami Lotniczymi Grzegorz Jarczewski:

Nazywam się Grzegorz Jarczewski. Przez osiem lat byłem kierownikiem działu rozkładów Polskich Linii Lotniczych LOT. Do mnie należało składanie aplikacji przelotowych i aplikacji o program przewozowy na następne sezony. Wszystkie wnioski oprócz jednego państwa, oprócz Rosji, gdzie trzeba składać formę R, były składane w języku angielskim. W języku angielskim otrzymywałem odpowiedź od władz lotniczych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie kwestionuję, chciałbym państwu powiedzieć, że nie kwestionuję dokumentów oraz nie kwestionuję tego, co powiedział pan prezes. Moje *ad vocem* dotyczy tego, że opinia ma jedno z drugim związane. Musi być dokumentacja wewnętrzna tworzona także w języku polskim. Tak samo jest, jeżeli chodzi o odstępstwa, o których mówił pan prezes. W innych ustawach, rzeczywiście, mamy takie przepisy, tylko że w obieg wewnętrzny w administracji musi być wprowadzona dokumentacja polska. Z tego tytułu jeżeli rzeczywistość jest taka, o jakiej pan mówi, moje *ad vocem* polega na tym, że nie kwestionuję tego, że występują inne rzeczy, tylko kwestionuję sposób prowadzenia. Musimy zapisać, że pan prezes musi wewnętrznie tłumaczyć owe rzeczy na język polski, cała korespondencja wewnętrzna musi odbywać się w języku polskim, tak samo jak jest w tamtych państwach. Nie podlega to dyskusji.

Zapis z opinii też jest jednoznaczny. Nie budzi on moich wątpliwości. Nie ma żadnej możliwości takiego ustawowego ukształtowania stosownej procedury w postępowaniu przed Prezesem ULC, żeby przewoźnicy lotniczy mogli składać dokumenty w innym języku bez ich tłumaczenia na język polski czy to przez samego przewoźnika, czy to przez Prezesa ULC tak, żeby procedura była zgodna z art. 27 Konstytucji RP. W związku z tym ustawa – Prawo lotnicze musiałaby nałożyć na Prezesa ULC, czyli na organ administracji a nie na stronę postępowania, prawny obowiązek tłumaczenia na język polski wszelkich dokumentów i ich załączników w języku innym niż polski.

Chodzi o to, żebyśmy zrobili to porządnie, żeby nie było takiej sytuacji, że wypuścimy coś, co będzie zaskarżone do Trybunału Konstytucyjnego jako niezgodne z Konstytucją RP. Trzeba by było do tego zapisu wprowadzić zapis, że Prezes ULC zgodnie z naszymi przepisami prowadzi, tłumaczy takie rzeczy, taką korespondencję na język polski, także dla ewentualnych organów kontrolnych. Może do pana przyjść kontroler, który w Polsce nie ma obowiązku znajomości języka polskiego i musi mieć możliwość skontrolowania. Przepraszam, angielskiego. Będzie pan musiał przetłumaczyć mu dokumenty na język polski, ponieważ ma prawo przyjść. Wyznaczony przez kogoś kontroler, który ma skontrolować procedury, które pan podejmie, musi mieć możliwość zapoznania się z dokumentami, które zostały przedstawione, w języku polskim. W związku z taką sytuacją i tak, i tak musi pan to mieć. A więc w związku z tym muszą być uwzględnione koszty zwiększonej administracji w owym postępowaniu.

Nie widzę tutaj jakby innej możliwości, tylko zmianę przepisów w ustawie, jeżeli istnieje taka konieczność. Nie kwestionuję tego. Postawiliśmy się w takiej sytuacji. Cały czas chodzi mi o to, że jeżeli coś wprowadzamy, tak jak z jakichś tam przyczyn wprowadziliśmy w innych ustawach, to wprowadźmy to porządnie. Proszę ministerstwo, żeby na bazie porozumień z innymi odpowiedzialnymi za to resortami, z tego tytułu wprowadziło do projektu odpowiednie zmiany, które doprowadzą do zgodności z Konstytucją RP. I tyle. I można to samo wprowadzić.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Panie przewodniczący, winien jestem kolejne wyjaśnienie. W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego nie prowadzimy postępowań administracyjnych w języku angielskim. I nie prosimy o to. Prosimy tylko o dopuszczenie składania w wyjątkowych przypadkach wniosków

w języku angielskim, tak jak w tej chwili robi się to w Europie, tak jak jest w innych państwach, tak jak przedstawiłem panu przewodniczącemu dokumenty. Dotyczy to naszych sąsiadów Niemiec, dotyczy to Austrii i innych nadzorów, z którymi rozmawiałem na ten temat. Nie wykluczamy języka polskiego z postępowania. Chodzi o wnioski. Najkrótszy wniosek, który tutaj mam, jest to tylko jedno zdanie tak naprawdę. Jest to tylko jedno zdanie. Wniosek o wydanie zezwolenia na dokonanie przewozu lotniczego. Jest to jedno zdanie. O takie rzeczy mi chodzi, nie o prowadzenie postępowania w języku angielskim.

Jeżeli panu, który składa mi taki wniosek drogą mailową w sobotę, w poniedziałek odpiszę: „Proszę, żeby przetłumaczył to pan na język polski, ponieważ ja i moi urzędnicy nie znamy angielskiego albo Konstytucja RP wymaga ode mnie, żeby pan to przetłumaczył na polski”, to on powie: „Dobrze chłopie. To ja polecę sobie nad innym państwem”. Wtedy w ogóle nie będzie ruchu lotniczego nad Polską. Musimy to rozróżnić. Postępowanie administracyjne jest w języku polskim. Chodzi o niektóre wnioski składane w języku angielskim, tak jak to udokumentowałem, że jest w nadzorze niemieckim i austriackim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie mam nic do dodania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie ma pan. Jest wniosek pana przewodniczącego Tchórzewskiego, żeby ustosunkowało się do tego Biuro Legislacyjne. Proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Radosław Radosławski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

W zasadzie co do propozycji, żeby zapisać obligatoryjność tłumaczenia na język angielski, wydaje się, że jest ona dalej idąca niż propozycja, która obecnie jest w projekcie a mianowicie fakultatywność, jest dalej idąca, a więc narażająca projekt na jeszcze większe wątpliwości co do zgodności z Konstytucją RP. Co do samym podnoszonych tutaj zarzutów, wydaje się, że z naszej strony nic nie trzeba dodawać, ponieważ dwie opinie Biura Analiz Sejmowych są wystarczające i jednoznaczne, zawierają dosyć jednoznaczne konkluzje. Natomiast Wysoka Komisja powinna też mieć na uwadze to, co mówiła pani poseł, to znaczy to, że już obecnie w polskim ustawodawstwie istnieją przepisy, które w świetle owych opinii również mogłyby budzić wątpliwości. Nie były one jednak poddane badaniu przez Trybunał Konstytucyjny.

W świetle wiedzy, którą Komisja posiada zarówno co do obowiązujących przepisów, jak i co do zastrzeżeń Biura Analiz Sejmowych, nie pozostaje nam nic innego, jak pozostawić decyzję w rękach Wysokiej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mamy jasność. Będziemy kończyć pierwsze czytanie a wnioski nie zostały zgłoszone.

Składam wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Składam wniosek o odrzucenie go w pierwszym czytaniu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Dalej idący jest wniosek o odrzucenie. Głosujemy.

Kto jest za przyjęciem wniosku pana przewodniczącego Tchórzewskiego? Wniosek o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu. (7). Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (11). Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (1).

Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Musimy głosować drugi, tak? Nie musimy. A więc przechodzimy do szczegółowej analizy projektu. Proszę bardzo.

Czy są uwagi do tytułu ustawy zaproponowanego w sprawozdaniu? Proszę, panie mecenasie.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Michał Baranowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Ponieważ uzasadnienie projektu wspomina o tym, że zmiana dotycząca art. 95g jest wykonaniem nowego rozporządzenia 170, nowego rozporządzenia Unii Europejskiej w tym zakresie – wspomina się o tym również w opinii BAS co do ewentualnego trybu – Biuro Legislacyjne zadaje pytanie, czy nie należałoby dodać odnośnika wskazującego, że niniejszy projekt służy stosowaniu rozporządzenia, o którym mowa w uzasadnieniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poproszę o opinię. Rozumiem, że pan prezes, tak? Proszę, panie prezesie.

Wiceprezes ULC Piotr Kasprzyk:

Dzień dobry. Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Piotr Kasprzyk.

Odpowiadając krótko, naszym zdaniem, nie ma takiej potrzeby, ponieważ ustawa ta nie tyle służy wykonaniu rozporządzenia, co zapewnieniu, że nasze przepisy krajowe nie będą sprzeczne z rozporządzeniem unijnym. Rozporządzenie unijne w sposób bardzo precyzyjny i jednoznaczny reguluje tę kwestię. Chodzi o to, żeby usunąć to, co teraz jest zapisane w Prawie lotniczym, z tym, co stosujemy na podstawie przepisów prawa unijnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że nie drążymy tematu. Czy drążymy dalej?

Legislator Michał Baranowski:

Chodzi o to, że najczęściej w takim przypadku w rozporządzeniu mówi się, że służy stosowaniu, nie mówi się konkretnie, że wykonuje czy nie, ale jeżeli strona rządowa uważa, że nie ma potrzeby, w takim razie nie zgłaszamy więcej uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Strona rządowa chyba tak uważa. Panie ministrze? Dobrze.

Czy jest sprzeciw ze strony pań i panów posłów dotyczący przyjęcia tytułu ustawy? Nie ma sprzeciwu. Mamy to za sobą.

Przechodzimy do art. 1, do zmiany nr 1. Proszę bardzo. Czy są uwagi? Proszę, pani poseł.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Chciałabym zgłosić uwagi do zmiany nr 1 w art. 1.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że zmiana ta jest zawarta w propozycji. Tak, pani poseł?

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Tak, w propozycjach, które są.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Potrzebne są trzy podpisy pod propozycją. Niepotrzebne są?

Legislator Michał Baranowski:

Projekt jest procedowany w trybie zwykłym, nie europejskim.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A więc zwracam honor. Chciałaby pani uzasadnić propozycję, tak?

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Mówiłam to już w swoim wcześniejszym wystąpieniu, ale powtórzę, że zmiana w art. 1 uwzględnia sugestie Komisji Ustawodawczej. Polega na znacznym ograniczeniu zakresu możliwości składania wniosków w języku angielskim. Jest to właśnie zmiana w ust. 2d. Co do zasady wnioski byłyby składane w postępowaniu, gdzie decydującym czynnikiem jest czas bądź ma to charakter jednorazowy. Jest to ograniczone do pięciu przypadków. Zmiana ta powoduje także – i jest to ważne – że w ust. 2f zostaje rozszerzone enume-

ratywnie, żeby załączniki mogły być wprowadzone w języku angielskim. Zmiana ta jest spowodowana tym, że wcześniej jest zmiana w ust. 2d. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Dziękuję bardzo. Nie chcę być specjalnie natrętny, ale chciałbym się zapytać, czy w urzędzie jest dokumentacja w języku angielskim, wnioski leżą w dokumentach w języku angielskim czy też są tłumaczone i tłumaczenie jest dołączane do tychże wniosków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Pani poseł Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo cenię trud wnioskodawców, żeby uwzględnić uwagi Komisji Ustawodawczej, niemniej jednak nawiązując do odpowiedzi, jakiej udzielił pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, to nie ustawa o języku polskim jest tutaj rozstrzygająca, ale zapis konstytucyjny art. 27. Są to przecież przepisy stosowane bezpośrednio. Jest to najważniejszy rozdział Konstytucji RP pod tytułem „Rzeczpospolita". Krótko mówiąc, nie mamy tutaj do czynienia ze sprzecznością z ustawą zwykłą, tylko z Konstytucją RP. W związku z powyższym faktem, jak mówię i podkreślam, doceniając trud i starania posłów wnioskodawców o to, żeby zmniejszyć niekonstytucyjność, niemniej każdy przejaw tego, że języka angielskiego używa się w postępowaniu a jest to postępowanie administracyjne, jest jednak naruszeniem Konstytucji RP. Dlatego też składam wniosek o odrzucenie owej zmiany.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rozumiem, że tej propozycji, którą składa...

Poseł Anna Paluch (PiS):
Cała moja wypowiedź dotyczyła propozycji, którą dostaliśmy jako poprawki do projektu ustawy o zmianie ustawy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rozumiem.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Jak rozumiem, jest to zmniejszenie zakresu do tego, który Prezes ULC uznaje za niezbędny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Czy na tym etapie są jeszcze zgłoszenia? Proszę, panie mecenasie.

Legislator Radosław Radosławski:
Mamy jeszcze uwagę redakcyjną do poprawki dotyczącej nowego art. 21a ust. 1. Mianowicie w proponowanym przepisie wymienia się wiele przepisów, do których przepis ten ma odsyłać. O ile odesłania do art. 21 ust. 2b, art. 145a ust. 1, art. 153a ust. 1, art. 194 ust. 1 wydają się być w zupełności prawidłowe, o tyle w związku ze sformułowaniem, którym posługuje się ust. 1, a mianowicie: „wniosek o wydanie odstępstwa (...) oraz wnioski o dokonanie czynności, o których mowa", w przepisach, do których znajduje się odesłanie, powinna być mowa albo o wniosku o wydanie odstępstwa, albo o wnioskach o dokonanie czynności. Wydaje się, że w art. 201a, do którego również znajduje się tu odesłanie, zarówno w ust. 1 i 2, jak i w ust. 3 nie ma mowy o wnioskach o wydanie odstępstwa albo o wnioskach o dokonanie czynności. W związku z tym wydaje się, że sformułowanie, które jest obecnie proponowane, w pewnym sensie jest nieprecyzyjne. Jeżeli intencją wnioskodawców jest odesłanie do art. 201a, czy to do ust. 1 i 2, czy też w całości do ust. 1, 2 i 3, należałoby zastanowić się nad formą redakcyjną owego odesłania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Czy państwo macie jakieś uwagi?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Nie dostałem odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Czasami tak bywa, panie pośle, że nie otrzymuje się odpowiedzi. Takie jest życie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Spokojnie, spokojnie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):
Jest to po prostu... Zdajecie sobie sprawę, co wy robicie? Przecież jest to coś skandalicznego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze. Proszę, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Ołowski:
Tak jak powiedziałem poprzednio, postępowanie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego jest zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego. Następuje to w języku polskim. Otrzymując wniosek w języku angielskim, całą procedurę przeprowadzamy w języku polskim. Odpowiadamy w języku polskim bądź angielskim w zależności od potrzeby. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw? Jest sprzeciw, ponieważ sprzeciw był zgłoszony.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Mój wniosek jest najdalej idący, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Oczywiście. Dziękuję za przypomnienie.

Kto jest za wnioskiem pani poseł Paluch o odrzucenie treści zmiany nr 1 zawartej w poprawce? Kto jest za? (7). Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (12). Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (0). Dziękuję bardzo.

Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Kto jest za przyjęciem zmiany nr 1 w wersji zaproponowanej? Proszę.

Legislator Radosław Radosławski:
Jeżeli można, podobne uwagi mamy też do ust. 2 i 3. To znaczy, odesłania, które znajdują się tekście przepisów, w znacznym stopniu są nieprecyzyjne, ponieważ mówią o dokumentach dołączanych do zawiadomienia oraz do wniosków, o których mowa w poszczególnych przepisach. Nie w każdym z tych przepisów jest mowa o wnioskach. Jeżeli przepis mówi np.: „wniosek, o którym mowa w art. 49”, to czytelnik aktu w art. 49 powinien znaleźć taki wniosek. Naszym zdaniem nie wszystkie te przepisy zawierają wnioski. Być może w praktyce przepis ten będzie funkcjonował, aczkolwiek od strony legislacyjnej sformułowanie to jest mocno nieprecyzyjne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Czy państwo? Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Ołowski:
Panie mecenasie, bardzo dziękuję za te uwagi. Faktycznie potrzebna jest korekta, którą w tej chwili możemy przedstawić. Tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę przedstawić.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego ULC Joanna Wójcik:

Joanna Wójcik. Zastępca dyrektora departamentu prawnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Oczywiście, tak jak wskazywał pan legislator, jeżeli chodzi o art. 201a ust. 1 i 3, rzeczywiście wymaga to tylko drobnej korekty na zasadzie nie wskazywania, że jest to wniosek, tylko że jest to przedłożenie dokumentów do Prezesa Urzędu. A jeżeli chodzi o ust. 2 w proponowanym art. 21a, odpowiednio zaproponujemy taką korektę, żeby tam, gdzie jest zawiadomienie, wskazać, że jest zawiadomienie, pogrupować zawiadomienia w jednym miejscu i wnioski w drugim miejscu. Jest to tylko redakcja związana z uwagą pana mecenasa. Oczywiście, całkowicie do uwzględnienia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Trudno jest procedować w takiej formule.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przyjęliśmy zmianę nr 1. Sorry.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Odrzuciliśmy pani wniosek, co nie oznacza automatycznie przyjęcia zmiany nr 1.

Musielibyśmy mieć ową treść na piśmie.

Mam taką uwagę. Zobaczymy, jak nam pójdzie. Oczywiście, proponuję nie rozstrzygać w tej chwili. Mam pytanie do pana mecenasa. Nie jest to długi projekt ustawy. Jakie są uwagi do pozostałych zapisów? Wtedy podejmiemy decyzję, czy przełożymy posiedzenie.

Legislator Radosław Radosławski:

W zasadzie co do pozostałych zapisów w projekcie, nasza propozycja ograniczałaby się tylko i wyłącznie do skreślenia art. 2. Nie mamy więcej uwag.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Do następnych zapisów również, tak?

Legislator Radosław Radosławski:

Nasza jedyna uwaga to propozycja skreślenia art. 2.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem. Propozycja skreślenia zmiany nr 2 jest w poprawce.

Legislator Michał Baranowski:

Mamy na myśli art. 2 projektu, nie poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Dziękuję. Proszę.

Prezes ULC Piotr Ołowski:

Zgadzamy się z tą propozycją. Bardzo proszę, możemy wykreślić art. 2.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, tylko że pytałem dlatego, żebym wiedział, jaka jest skala problemu przy przyjmowaniu projektu. Wiemy, że w dalszej części nie ma już takich problemów, jakie mamy ze zmianą nr 1. Po to, żeby przyjąć zmianę nr 1, musimy mieć ją piśmie. Nie możemy przyjąć zmiany nr 1 na takiej zasadzie, że tylko to i tamto trzeba poprawić, jak przyjmiemy, ponieważ jest to niemożliwe. Musi być wniosek na piśmie. Proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, pozwolę sobie złożyć wniosek o trzyminutową przerwę techniczną.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, trzy minuty przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, pół żartem, to znaczy, powiem poważnie. Panie prezesie, panie ministrze, dzisiaj o godz. 18.00 Klub Platformy Obywatelskiej ma spotkanie z panem pre-

mierem. A więc poświęcenie Klubu Platformy Obywatelskiej dla owego projektu jest potężne. Siedzimy i czekamy cały czas.

Słuchajcie, jeżeli jest taka sytuacja, że jest problem z poprawką, to składam wniosek, żeby projekt przesłać do podkomisji stałej do spraw lotnictwa. Pan poseł Bodio jako przewodniczący już się cieszy z tego powodu. Bardzo proszę, żeby podkomisja stała zajęła się projektem w miarę pilnie. Proszę sobie przeanalizować wszystkie uwagi. Są podobne rozwiązania z wielu ustaw, nie tylko w obszarze lotnictwa. Oczywiście, być może tutaj jest to najbardziej widoczne, ale i w obszarze związanym ze służbą zdrowia, z rolnictwem są rozwiązania dotyczące możliwości używania języka angielskiego. A więc proszę na to spojrzeć. Mam nadzieję, że wtedy bardzo szybko moglibyśmy przyjąć projekt. Dlatego, jeżeli nie ma sprzeciwu wobec owej propozycji, rozumiem, że akceptujecie państwo wniosek prezydium? Nie ma sprzeciwu.

Na tym kończymy posiedzenie Komisji. Dziękuję.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Bardzo bym prosił, przy składaniu pytań, jednak oczekujemy, mamy prawo uzyskać pytanie a nie na takiej zasadzie. Przez to obniża pan rangę Komisji. Tutaj się dyskutuje a nie robi się niepotrzebne sytuacje i spięcia.